Deutscher Bundestag **Drucksache 16/4639**

16. Wahlperiode 07. 03. 2007

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Jan Mücke, Ernst Burgbacher, Horst Friedrich (Bayreuth), Patrick Döring, Joachim Günther (Plauen), Jens Ackermann, Dr. Karl Addicks, Christian Ahrendt, Daniel Bahr (Münster), Uwe Barth, Rainer Brüderle, Angelika Brunkhorst, Mechthild Dyckmans, Jörg van Essen, Otto Fricke, Dr. Edmund Peter Geisen, Miriam Gruß, Dr. Christel Happach-Kasan, Heinz-Peter Haustein, Elke Hoff, Birgit Homburger, Dr. Werner Hoyer, Hellmut Königshaus, Dr. Heinrich L. Kolb, Jürgen Koppelin, Heinz Lanfermann, Sibylle Laurischk, Harald Leibrecht, Ina Lenke, Sabine Leutheusser-Schnarrenberger, Horst Meierhofer, Patrick Meinhardt, Burkhardt Müller-Sönksen, Dirk Niebel, Hans-Joachim Otto (Frankfurt), Detlef Parr, Cornelia Pieper, Gisela Piltz, Jörg Rohde, Frank Schäffler, Marina Schuster, Dr. Hermann Otto Solms, Dr. Max Stadler, Dr. Rainer Stinner, Carl-Ludwig Thiele, Florian Toncar, Dr. Claudia Winterstein, Dr. Volker Wissing, Hartfrid Wolff (Rems-Murr), Martin Zeil, Dr. Guido Westerwelle und der Fraktion der FDP

Verschärfung der Luftsicherheitsmaßnahmen auf europäischen Flughäfen

Das Europäische Parlament und der Rat der Europäischen Union erließen zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Sicherheit in der Zivilluftfahrt die Verordnung (EG) Nr. 2320/2002 vom 16. Dezember 2002. Durch Artikel 4 Abs. 2 dieser Verordnung wird die Europäische Kommission unter Beachtung des Verfahrens gemäß des Beschlusses 1999/468/EG des Rates der Europäischen Union ermächtigt, die notwendigen Maßnahmen zur Umsetzung und technischen Anpassung der Festlegungen dieser Verordnung zu erlassen.

Gemäß Artikel 4 Abs. 3 der Verordnung (EG) Nr. 2320/2002 kann die zuständige Behörde eines Mitgliedstaates in Fällen, in denen die im Anhang dieser Verordnung vorgesehenen Sicherheitsmaßnahmen unverhältnismäßig aufwendig sind oder aus objektiven praktischen Gründen nicht durchgeführt werden können, auf der Grundlage einer ortsbezogenen Risikobewertung innerstaatliche Sicherheitsmaßnahmen ergreifen, um den Besonderheiten der in der Norm näher bezeichneten kleinen Flughäfen Rechnung zu tragen.

Gestützt auf die Verordnung (EG) Nr. 2320/2002 erließ die Kommission am 4. April 2003 die Verordnung (EG) Nr. 622/2003 sowie – ergänzend – am 4. Oktober 2006 die Verordnung (EG) Nr. 1546/2006, jeweils zur Festlegung von Maßnahmen für die Durchführung der gemeinsamen grundlegenden Normen für die Luftsicherheit.

Die Verordnung (EG) Nr. 1546/2006 sieht u. a. vor, dass Fluggäste Flüssigkeiten oder vergleichbare Gegenstände in ähnlicher Konsistenz nur noch in geringen Mengen und in kleinen Einzelbehältnissen von nicht mehr als 100 Milliliter Fassungsvermögen im Handgepäck mitführen dürfen. Sämtliche Einzelbehältnisse sind in einem durchsichtigen, wiederverschließbaren Plastikbeutel mit einem

Fassungsvermögen von nicht mehr als 1 Liter aufzubewahren. Darüber hinaus dürfen flüssige Medikamente und Spezialnahrung (z. B. Babynahrung), die während des Fluges benötigt werden, mitgeführt werden. Überdies dürfen Duty-Free-Waren, die in einem Geschäft nach der Sicherheitskontrolle an einem EU-Flughafen erworben wurden, mit an Bord genommen werden, sofern sich diese in einem transparenten und von der Verkaufsstelle versiegelten Beutel befinden. Gleiches gilt für die an Bord eines Flugzeuges einer EU-Fluggesellschaft erworbenen Waren in Bezug auf einen Anschlussflug von einem Flughafen innerhalb der Europäischen Union (EU). Die Verordnung trat am 6. November 2006 in Kraft.

Die Umsetzung dieser Verordnung führt dazu, dass Flüssigwaren, die in einem Duty-Free-Geschäft außerhalb der Europäischen Union erworben wurden, auf dem Flug in die EU im Handgepäck mitgeführt werden dürfen. Schließt sich diesem Flug jedoch unmittelbar eine innereuropäische Umsteigeverbindung an, ist es hingegen nicht mehr gestattet, diese Waren weiterhin als Handgepäck zu deklarieren.

Darüber hinaus war ursprünglich vorgesehen, dass ab 6. Mai 2007 das Handgepäck die reduzierten Abmessungen von 56 × 45 × 25 Zentimeter nicht mehr überschreiten darf. Diese Regelung soll nunmehr entsprechend einer Vereinbarung zwischen der Europäischen Kommission und den Mitgliedstaaten vom 1. März 2007 frühestens im November 2007 in Kraft treten.

Im Rahmen eines Beitrages des ZDF-Nachrichtenmagazins Frontal21 vom 14. November 2006 wurde gezeigt, dass es auch nach Inkrafttreten der Verordnung (EG) Nr. 1546/2006 möglich ist, die Bestandteile an Bord eines Flugzeuges zu bringen – teils durch Mitnahme, teils durch Kauf im Duty-Free-Shop –, die es ermöglichen, dort eine Flüssigsprengstoffexplosion herbeizuführen. Ferner wurde in dem Beitrag ausgeführt, dass es Mitarbeitern von Duty-Free-Shops untersagt sei, ausschließlich Reisenden nach London und in die USA Spirituosen und Parfum zu verkaufen.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Waren erst die Vorkommnisse am 10. August 2006 am Flughafen London-Heathrow Anlass für die Europäische Kommission, über die in der Verordnung (EG) Nr. 622/ 2003 normierten Vorschriften hinausgehend Regelungen zur Verschärfung der Sicherheitsvorkehrungen im Luftverkehr zu treffen oder gab es bereits zuvor entsprechende Pläne?

   Wenn ja, was sahen diese vor; insbesondere, waren diese so weitreichend wie die letztlich in Form der Verordnung (EG) Nr. 1546/2006 erlassenen Vorschriften?

2. Welche Erkenntnisse hat die Bundesregierung bislang hinsichtlich der Vorkommnisse am 10. August 2006 in London?

   Sind der Tathergang und die mutmaßlichen Beteiligten bereits ermittelt?

3. Welche Erkenntnisse hatte die Bundesregierung vor den Geschehnissen am 10. August 2006 hinsichtlich der Möglichkeit, unbemerkt Flüssigsprengstoff an Bord eines Flugzeuges schaffen zu können?

4. Gab bzw. gibt es technische Möglichkeiten, beim Durchleuchten des Handgepäcks mitgeführten Flüssigsprengstoff zu identifizieren?

   Falls nicht, ist der Bundesregierung ein Zeitpunkt bekannt, zu dem eine solche Technik voraussehbar lieferbar sein wird?

5. Im Fall der Bejahung von Frage 4: Hat die Bundesregierung Interesse am flächendeckenden Einsatz einer solchen Technik?

   Wer soll die Kosten für deren Anschaffung tragen?

   Hat die Bundesregierung die Absicht, die Anschaffung dieser Technik finanziell zu fördern?

6. Welchen Einfluss hat die Bundesregierung in dem die Europäische Kommission unterstützenden Ausschuss im Sinne des Artikels 9 Abs. 1 der Verordnung (EG) Nr. 2320/2002 bei der Ausgestaltung der Verordnung (EG) Nr. 1546/2006 geltend gemacht?

   Konnte die Bundesregierung eine gegenüber den erlassenen Vorschriften weitergehendere Regelung abwehren oder ging der Bundesregierung die Verschärfung der Sicherheitsvorschriften nicht weit genug?

7. Trifft es zu, dass die in Kraft getretene Verschärfung der Sicherheitsmaßnahmen nicht zuletzt auf die Interventionen der Vereinigten Staaten von Amerika zurückzuführen ist (vgl. FOCUS vom 26. Februar 2007, S. 14)?

8. Hat die Bundesrepublik Deutschland von der Möglichkeit des Artikels 4 Abs. 3 der Verordnung (EG) Nr. 2320/2002, für kleinere Flughäfen alternative Schutzmaßnahmen zu treffen, Gebrauch gemacht?

   Wenn ja, für welche Flughäfen gilt dies?

9. Gab es Fälle, in denen die Europäische Kommission die im Rahmen des Artikel 4 Abs. 3 dieser Verordnung ergriffenen Maßnahmen deutscher Flughäfen als unzureichend verworfen hat (Artikel 4 Abs. 4)?

10. Welche Erkenntnisse hat die Bundesregierung über die Zunahme von Wartezeiten an den Sicherheitskontrollen seit Inkrafttreten der Verordnung (EG) Nr. 1546/2006?

11. Welche Erkenntnisse hat die Bundesregierung über die Zahl von Reisenden, die aufgrund der verlängerten Wartezeiten ihren Flug verpasst haben?

12. Teilt die Bundesregierung die Auffassung, dass durch die Möglichkeit, Flüssigkeiten aus medizinischen Gründen als Handgepäck mit an Bord nehmen zu dürfen, die Geeignetheit des grundsätzlichen Verbots der Mitnahme von Flüssigkeiten entfällt, da sie eine entscheidende und nicht zu kontrollierende Lücke in der Sicherheitskette darstellt?

    Welche Gründe führt die Bundesregierung für ihre Ansicht an?

13. Sieht die Bundesregierung nach den Rechercheergebnissen des Nachrichtenmagazins Frontal21 (vgl. Vorbemerkung) das grundsätzliche Verbot der Mitnahme von Flüssigkeiten als Handgepäck noch als geeignetes Mittel an, die Sicherheit an Bord von Flugzeugen zu erhöhen?

    Welche Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus dem oben genannten Beitrag des ZDF?

14. Warum wurden Mitarbeiter der Duty-Free-Shops angewiesen, keine Spirituosen und kein Parfum an Reisende mit dem Flugziel London zu verkaufen (vgl. Vorbemerkung), obwohl dies nach der Verordnung (EG) Nr. 1546/2006 zulässig wäre?

15. Warum dürfen die nach der Verordnung (EG) Nr. 1546/2006 zulässigen Flüssigkeiten nur in einem verschlossenen Plastikbeutel als Handgepäck mit sich geführt werden?

16. Welche Kosten wurden durch die Umsetzung der Verordnung (EG) Nr. 1546/2006 bei den deutschen Flughäfen verursacht?

    Werden diese nach den Erkenntnissen der Bundesregierung (teilweise) auf Dritte umgelegt?

17. Welche Erkenntnisse hat die Bundesregierung darüber, in welcher Menge und in welchem Wert sich Reisende gezwungen sahen, unerlaubte Flüssigkeiten an den Sicherheitskontrollen abzugeben, weil ein Einchecken der Waren nicht mehr (rechtzeitig) möglich war?

18. Was passiert mit den Waren, die an den Sicherheitskontrollen abgegeben wurden?

    Erfolgt eine Vernichtung bzw. eine Verwertung?

    Wer trägt hierfür die Kosten bzw. erhält den Erlös?

19. Ist es nach Kenntnis der Bundesregierung beabsichtigt oder bereits Realität, dass die an den Sicherheitskontrollen abgegebenen Waren gemeinnützigen Zwecken zukommen, sofern sie ihrer Art nach dafür geeignet sind?

20. Sind der Bundesregierung Untersuchungen bekannt, die sich mit dem durch die Umsetzung der Verordnung (EG) Nr. 1546/2006 eingetretenen volkswirtschaftlichen Schaden (z. B. durch längere Wartezeiten für Geschäftsreisende) beschäftigen?

    Wenn ja, zu welchen Ergebnissen kommen diese Untersuchungen?

21. Welchen Einfluss hat die Verordnung (EG) Nr. 1546/2006 auf den „modal split“ im deutschen Personenverkehr?

    Ist eine Verlagerung auf den Straßen- und Schienenverkehr – insbesondere bei mittleren Distanzen – zu erkennen?

22. Besteht gegenüber den Fluggesellschaften, Flughäfen, der Bundesrepublik Deutschland oder der Europäischen Union ein Ersatzanspruch für die Schäden, die dem Flugreisenden durch die Umsetzung der in dieser Kleinen Anfrage angesprochenen Verordnungen (EG) entstehen?

23. Aus welchen Gründen werden die in einem Duty-Free-Shop eines Drittlandes gekauften Flüssigkeiten trotz entsprechenden Kaufnachweises nicht als Handgepäck bei einem sich unmittelbar anschließenden innereuropäischen Fluges zugelassen?

    Worin liegt der Sicherheitsgewinn dem gegenüber beim Kauf von Spirituosen und Parfum in einem aus einem Drittland kommenden Flugzeug einer EU-Fluggesellschaft, bei dem der Weitertransport als Handgepäck hingegen zulässig ist?

24. Stellt sich die Bundesregierung – insbesondere vor dem Hintergrund des Frontal21-Beitrages (vgl. Vorbemerkung) – auf den Standpunkt, dass auf Grundlage der Verordnung (EG) Nr. 1546/2006 ein Flug von einem EU-Flughafen in ein Drittland sicherer ist als der entsprechende Rückflug?

25. Werden nach Kenntnis der Bundesregierung die Waren, die auf dem Rückflug von einem Drittland in die Europäische Union an Bord eines Flugzeuges einer EU-Fluggesellschaft verkauft werden, bereits auf dem Hinflug in das Drittland an Bord mitgeführt oder werden diese erst in dem Drittland erworben?

26. Wie viele Beschwerden von Bürgern, Unternehmen und Verbänden liegen der Bundesregierung hinsichtlich der im November 2006 in Kraft getretenen Verschärfung der Sicherheitsmaßnahmen vor?

27. Welche Gründe werden für die Verringerung der zulässigen Abmessungen des Handgepäcks – ursprünglich für den 6. Mai 2007 vorgesehen – vorgebracht?

28. Aus welchen Gründen wurde die Einführung der Begrenzung der Handgepäckabmessungen um mindestens sechs Monate verschoben?

29. Teilt die Bundesregierung die Auffassung, dass es bei einer Reglementierung der Handgepäckgröße im Rahmen der Verordnung (EG) Nr. 1546/2006 und der damit verbundenen Einstufung eines größeren Gepäckstücks als „verbotener Gegenstand“ dazu kommen wird, dass Reisende aus Drittländern kommend ihr größeres – in den Drittländern zugelassenes – Gepäckstück nicht mehr als Handgepäck auf ihrem innereuropäischen Weiterflug mit sich führen dürfen, es aber aus zeitlichen und organisatorischen Gründen auch nicht möglich ist, dieses Gepäckstück auf dem Umsteigeflughafen nachträglich einzuchecken?

    Falls ja, welche Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus dieser Sachlage?

30. Wie verhält sich die Bundesregierung zu den aktuellen Forderungen deutscher Flughäfen (vgl. FOCUS vom 26. Februar 2007, S. 14), die Regelungen zur Mitnahme von Flüssigkeiten im Handgepäck auf nationaler und europäischer Ebene zu überprüfen?

31. Gibt es auf nationaler oder europäischer Ebene Überlegungen, die im November 2006 in Kraft getretene Verschärfung der Sicherheitsmaßnahmen (teilweise) zurückzunehmen?

    Wenn ja, zu welcher Zeit und in welchem Umfang?

32. Wann ist mit Ergebnissen der erforderlichen Überprüfung im Sinne des Punktes 2 der Gründe zur Verordnung (EG) Nr. 1546/2006 zu rechnen?

    Ist deren Veröffentlichung vorgesehen?

Berlin, den 6. März 2007

Dr. Guido Westerwelle und Fraktion



Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Amsterdamer Str. 192, 50735 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Telefax (02 21) 97 66 83 44
ISSN 0722-8333